

Miia Laanti

VENÄJÄN VIENNIN ASIAKIRJOJEN TUOTETIETOJEN
YLLÄPITO JA KEHITYS - CASE ORAS OY

Logistiikan koulutusohjelma
2012

VENÄJÄN VIENNIN ASIAKIRJOJEN TUOTETIETOJEN YLLÄPITO JA KEHITYS - CASE ORAS OY

Laanti, Miia
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Toukokuu 2012
Ohjaaja: Tempakka, Riitta
Sivumäärä: 34
Liitteitä: 3

Asiasanat: kansainvälinen kauppa, Venäjän vienti, tullaus, sertifiointi, tullinimikkeet

Tämä opinnäytetyö keskittyy Oras Oy:n Venäjän vientiin; tullausprosessiin, tullinimikkeiden ja alkuperätietojen ylläpitämiseen sekä lähetystietojen täydentämiseen. Koska yrityksen venäläiset maahantuojat ovat havainneet joitain puutteita lähetystiedoissa, tutkittiin, missä tiedoissa puutteet ovat ja miten näihin haasteisiin voitaisiin löytää ratkaisu.

Tutkielman teoreettinen osuus jaettiin kahteen osaan, joista ensimmäisessä käsiteltiin yleisesti kansainvälistä kauppaa; siihen rohkaisevia tekijöitä, kaupan esteitä sekä suoraa ja epäsuoraa vientiä. Toinen osa käsitteli Venäjän vientiä, siinä käytettäviä ja tarvittavia asiakirjoja sekä tullausprosessia. Teoriaosuus pohjautui lähinnä ammattikirjallisuuteen ja Venäjän viennin ammattilaisten antamiin tietoihin.

Tutkimuksessa selvisi, että Venäjän viennin asiakirjoissa tarvittavien tuotetietojen, esimerkiksi tullinimikkeiden ja alkuperätietojen, ylläpitäminen on hankalaa. Lisäksi tuotteiden netto- ja varsinkin bruttopainoissa on puutteita.

Tutkimuksen tuloksena saatiin muutama ehdotus, jotka käyttöön otettaessa parantaisivat yrityksen Venäjän viennin sujuvuutta.

MAINTAINING AND DEVELOPING PRODUCT DATA FOR THE DOCUMENTS OF RUSSIAN EXPORT - CASE ORAS OY

Laanti, Miia

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Logistics

May 2012

Supervisor: Tempakka, Riitta

Number of pages: 34

Appendices: 3

Keywords: international trade, Russian export, customs clearance, certification, commodity codes

The purpose of this thesis was to explore Oras Oy's export to Russia; customs clearance process, maintaining of commodity code and country of origin data and shipment data. Company's Russian importers have noticed some shortages in shipment data and it had to be explored where the shortages were and how these challenges could be solved.

The theoretical part of this study is divided in two pieces. The first one concerned international trade: factors that courage to it, trade barriers and direct and indirect exporting. The other part concerned Russian export; needed documents and customs clearance process. Theoretical part was mainly based on to the professional literature and the information got from Russian export specialists.

The study showed that there are troubles in maintaining product data, for example the commodity code and country of origin data. There are also shortages in items' gross and net weights.

As a result of this study was developed couple of suggestions which would ease company's Russian export.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	7
2	KANSAINVÄLINEN KAUPPA	7
2.1	Rohkaisevat tekijät.....	7
2.2	Kaupan esteet	9
2.3	Suora ja epäsuora vienti	10
3	VENÄJÄN VIENTI	11
3.1	Yleistä	11
3.2	Asiakirjat.....	12
3.2.1	Sertifiointiasiakirjat	13
3.2.2	Tullausasiakirjat	15
3.3	Tullaus.....	18
3.3.1	Tullinimikkeet	19
3.3.2	Tullitariffit	19
3.3.3	Vientitullaus Suomesta.....	20
3.3.4	Tuontitullaus Venäjälle	20
3.4	Kehitysnäkymät	22
3.4.1	Venäjä ja WTO.....	23
4	ORAS OY:N VIENTI VENÄJÄLLE	24
4.1	Nykytila.....	24
4.2	Oras Oy:n Venäjän viennin haasteet.....	27
4.2.1	Tullinimikkeet ja alkuperätiedot.....	28
4.2.2	Netto- ja bruttopainot	28
4.2.3	Tietojen hajanaisuus	29
5	KEHITYSEHDOTUKSET	29
5.1	Tullinimikkeiden ja alkuperätietojen ylläpitäminen	29
5.2	Netto- ja bruttopainot	31
5.3	Tietopankki ERP-järjestelmään	31
5.4	Sähköinen tulli-ilmoittaminen	32
6	YHTEENVETO	32
	LÄHTEET.....	33
	LIITTEET	

KÄSITTEITÄ

Tässä on esitelty käsitteitä, jotka ovat opinnäytetyön kannalta oleellisia ja tulevat esille kappaleissa:

Tulliliitto

Tässä yhteydessä tulliliitolla tarkoitetaan Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin muodostamaa liittoa, jossa on voimassa tuonnin yhtenäinen säätely. Tämä tulliliitto on perustettu vuoden 2010 alussa ja se aloitti varsinaisen toimintansa 6.7.2010. (Lainela 2010.)

TIR-passitusjärjestelmä

TIR (Transports Internationaux Routiers) -järjestelmä on kansainvälinen tullin kauttakulkujärjestelmä, joka mahdollistaa tavaroiden kuljettamisen alkuperämaasta määrämaahan sinetöidyssä kulkuneuvossa tai kontissa tullin valvonnassa. TIR-järjestelmä on luotu vuonna 1949 ja tällä hetkellä järjestelmällä on 68 sopimusosapuolta neljällä mantereella. TIR-järjestelmän käyttämisen etuja ovat muun muassa toimitusketjun turvallisuus, vähentyneet viivästykset ja kulut, tavaroiden liikkuminen rajojen yli mahdollisimman häiriöttömästi, kansainvälisen kaupan edistäminen sekä taloudelliset hyödyt niin yksilöille kuin kansakunnillekin. (IRU:n www-sivut 2012.)

Deklarantti

Deklarantti on venäläinen henkilö, joka on valtuutettu tullaukseen Venäjän tullissa, kutsutaan myös tulliselvittäjäksi. (Alho, Kairo, Kekki & Portaankorva 2010, 19; Kaikkonen 2010.)

Broker

Broker on tulliedustaja, jolla on valtuudet toimia tulliselvittäjän (deklarantin) puolesta ja toimeksiannosta. (Alho ym. 2010, 19.)

HS-nimikkeistö

HS (Harmonized System) -nimikkeistö on harmonisoitu tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmän nimikkeistö. HS-nimikkeistö on noin 600-sivuinen luettelo, joka sisältää

tullinimikkeittäin jaotellut tuotteet ja niihin sovellettavat tullit. Venäjällä tullitariffi perustuu tähän nimikkeistöön. (Alho ym. 2010, 25; Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann 2010, 193.)

CN-nimikkeistö

Yhdistettyä nimikkeistöä, eli CN-nimikkeistöä (Combined Nomenclature) käytetään sisäkaupan INTRASTAT-tilastoinnissa yhteisöhankeintojen ja -myyntien ilmoittamiseksi ja lisäksi vientitavaroiden tullauksessa kolmansiin maihin. (Hörkkö ym. 2010, 193.)

TN VED-nimikkeistö

TN VED -koodi on Venäjällä ulkomaankaupassa käytetty tullinimikekoodi. Se vastaa yleensä Euroopassa käytettyä CN-koodia ja sisältää useimmiten 10 numeroa. (Agasieva n.d.; Alho ym. 2010, 25.)

WTO

WTO (World Trade Organisation) on maailman kauppajärjestö ja se on ainut globaali kansainvälinen organisaatio, joka käsittelee kaupankäynnin sääntöjä valtioiden välillä. Tavoitteena on auttaa tavarantoimittajia, viejiä sekä tuojia heidän liiketoiminnassaan. Järjestö on perustettu vuonna 1995 ja sillä oli 153 jäsenmaata helmikuussa 2011. (WTO:n www-sivut 2012.)

1 JOHDANTO

Työn tilaajana on Oras Oy, vuonna 1945 perustettu perheyritys. Oras Oy:n www-sivujen mukaan heidän toiminta-ajatuksenaan on kehittää, valmistaa ja markkinoida käyttäjäystävällisiä, vettä ja energiaa säästäviä talotekniikan vesijärjestelmiin kuuluvia tuotteita. Oras Oy:llä on kaksi tehdasta, Suomessa ja Puolassa. Suomen tehdas sijaitsee Raumalla, jossa on myös yrityksen pääkonttori. Henkilöstöä Oras Oy:ssä on kaikkiaan 840, joista Raumalla työskentelee 470 henkilöä. (Oras Oy:n www-sivut 2012.)

Oras Oy:n tuotteita viedään Venäjälle tällä hetkellä venäläisten maahantuojien välittäminä. Koska yrityksellä on tavoitteena edelleen kasvattaa Venäjän vientiään, tämä tarkoittaa sitä, että vienti ja Venäjällä maahantuonti tulisi saada mahdollisimman sujuvaksi ja nopeaksi. Jotta tämä varmistettaisiin, maahantuonnissa tarvittavan tuotetiedon, kuten tullinimikkeiden, ylläpitämistä ja saatavuutta pitäisi kehittää.

Työn tarkoituksena on löytää keinot siihen, miten Venäjälle myytävien tuotteiden tuotetietoja, varsinkin tullinimikkeitä ja alkuperätietoja tulisi ylläpitää yrityksessä käytettävissä järjestelmissä.

Teoriaosuus koostuu yleisestä osiosta, jossa tuodaan esiin kansainvälisen kaupan liittyviä asioita sekä yleisesti Venäjän vientiä käsittelevästä osiosta. Tämän jälkeen työssä keskitytään Oras Oy:n Venäjän viennin nykytilaan ja lopulta kehitysehdotuksiin.

2 KANSAINVÄLINEN KAUPPA

2.1 Rohkaisevat tekijät

Kansainväliseen kauppaan rohkaisevia tekijöitä on useita. Tällaisia ovat muun muassa ulkomaisten tuotteiden kysyntä, markkinoiden kysynnän lähentyminen, kaupan-

teiden poistuminen, toimitusketjujen yhdentyminen sekä parantuneet tietoliikenneyhteydet. (Waters 2009, 166-167.)

Koska tänä päivänä ihmiset matkustavat paljon, katsovat televisiota ja selaavat Internetiä, he näkevät erilaisia muilla alueilla saatavilla olevia tuotteita. Tämä luo kysyntää uusille tuotteille, jotka on valmistettu ulkomaisissa yrityksissä. (Waters 2009, 166.)

Markkinoiden kysynnän lähentyminen tarkoittaa sitä, että ihmisten mieltymykset ympäri maailmaa ovat tulleet lähemmäs toisiaan. Tämä mahdollistaa suurille monikansallisille yrityksille, kuten Coca Colalle tai Sonylle, myydä samoja tuotteita kansainvälisesti. (Waters 2009, 166.)

Useat valtiot monilla eri alueilla ovat luoneet vapaakauppa-alueita, jotka lieventävät kaupan rajoituksia ja madaltavat tariffeja. GATT (the General Agreement on Tariffs and Trades) eli kansainvälisen kaupan edistämiseksi vuonna 1945 solmittu tulleva ja kaupankäyntiä koskeva yleissopimus, on pyrkinyt solmimisestaan asti helpottamaan kansainvälistä kaupankäyntiä ja estää siinä esiintyvää syrjintää. GATT:n pohjalta vuonna 1995 syntyi WTO, joka on menestyksekkäästi jatkanut tätä työtä. (Duke Universityn www-sivut 2012; Waters 2009, 166.)

Toimitusketjujen yhdentyminen on myös omalta osaltaan rohkaissut kansainväliseen kauppaan, koska logistiikan kehittyminen on tehnyt pitkien matkojen kuljetukset helpommaksi. Esimerkiksi konttien käyttäminen on tehnyt tavaroiden liikuttamisesta helpompaa, nopeampaa, halvempaa ja luotettavampaa ja intermodaalikuljetuksiin kehitetyt välineet tekevät kuljetusmuodon vaihtamisesta helppoa. (Waters 2009, 167.)

Parantuneet tietoliikenneyhteydet on yksi tärkeä osa kansainvälisen kaupan kehittymistä. Tietoliikennelaitteet ovat kehittyneet niin, että fyysistä kontaktia ei välttämättä enää tarvita, vaan kauppaa voidaan tehdä missä vain, milloin vain ja vaikka toisella puolella maailmaa sijaitsevan kauppakumppanin kanssa. (Waters 2009, 167.)

2.2 Kaupan esteet

Useiden kansainväliseen kauppaan rohkaisevien tekijöiden lisäksi on olemassa myös tekijöitä, jotka hankaloittavat kaupankäyntiä kansainvälisten rajojen yli. Tariffit ovat kaikkein vanhin ja yksinkertaisin kauppapolitiikan väline. Tariffit ovat vuosikymmenien saatossa laskeneet, mutta osittain ehkä siitä johtuen on muiden kaupanesteiden määrä lisääntynyt. (Hill 2007, 203; Waters 2009, 185.)

Tuontitariffeja on kolmenlaisia: arvotulli, paljoustulli sekä yhdistelmätulli. Arvotulli tarkoittaa tavaran arvon mukaan suoritettavaa tullia, paljoustullissa maksetaan tullia tietty määrä maahantuotavan tavaran painoysikköä tai muuta standardimittaa kohti ja yhdistelmätullilla tarkoitetaan näiden kahden edellisen yhdistelmää. (Griffin & Pustay 2005, 249.)

Muita mahdollisia kaupan esteitä ovat esimerkiksi poliittiset ja juridiset järjestelmät, infrastruktuuri, sosiaaliset järjestelmät ja kulttuuri, tulli sekä asiakirjat. (Waters 2009, 185-187.)

Poliittisilla ja juridisilla järjestelmillä on suuria eroja eri maiden välillä. Käytännöt, jotka eivät ole hyväksyttäviä tai ovat jopa laittomia yhdessä maassa, saattavat olla aivan hyväksyttäviä toisessa. (Waters 2009, 185.)

Infrastruktuurin laatu vaihtelee myös suuresti eri maissa. Suurimmat erot ovat kehitysmaiden ja teollisuusalueiden välillä. Esimerkiksi konttien käsittely on useissa maissa täysin jokapäiväistä työtä, mutta koko Afrikassa on vain muutama suuri satama. Toinen esimerkki Intiasta: maassa on koko maailman suurin tieverkosto, mutta alle puolet teistä on päällystetty. (Waters 2009, 186.)

Sosiaaliset järjestelmät ja kulttuuri on myös yhtenä kaupan estetekijänä, koska yleensä on helpompaa tehdä kauppaa sellaisen kumppanin kanssa, jolla on samanlainen kulttuuri, samanlaiset tavat, odotukset ja kieli. Useimmiten ajatellaan, että tällaiset erot vaikeuttavat vain, jos kauppakumppanit toimivat todella kaukana toisistaan, mutta myös lähellä toisiaan asuvilla voi olla hyvin vähän yhteistä. (Waters 2009, 186.)

Tulli mainitaan aina, kun puhutaan ongelmista kansainvälisessä kaupassa. Käytännön yksityiskohdat tekevät usein tavaroiden kuljettamisesta rajojen yli aikaavievää ja ärsyttävääkin. (Waters 2009, 187.)

Tavaroiden liikuttaminen kansainvälisten rajojen yli tuottaa perinteisesti paljon paperityötä. Nykyään suuri osa paperitöistä hoidetaan elektronisesti ja vapaakauppa-alueet ovat vähentäneet hallinnon tarvetta, mutta silti voidaan törmätä ongelmiin, koska jokaisella valtiolla on omat säännöksensä ja vaatimuksensa. Pienetkin virheet asiakirjoissa voivat aiheuttaa huomattavia väärinkäsityksiä ja pitkiä viivästyksiä. (Waters 2009, 187.)

2.3 Suora ja epäsuora vienti

Suomalaisyritysten kaksi yleisintä viennin muotoa ovat suora ja epäsuora vienti. Muita vientimuotoja ovat esimerkiksi lisensiointi, projektivienti, sopimusvalmistus ja suora investointi. (Opettajan verkkopalvelun www-sivut 2012.)

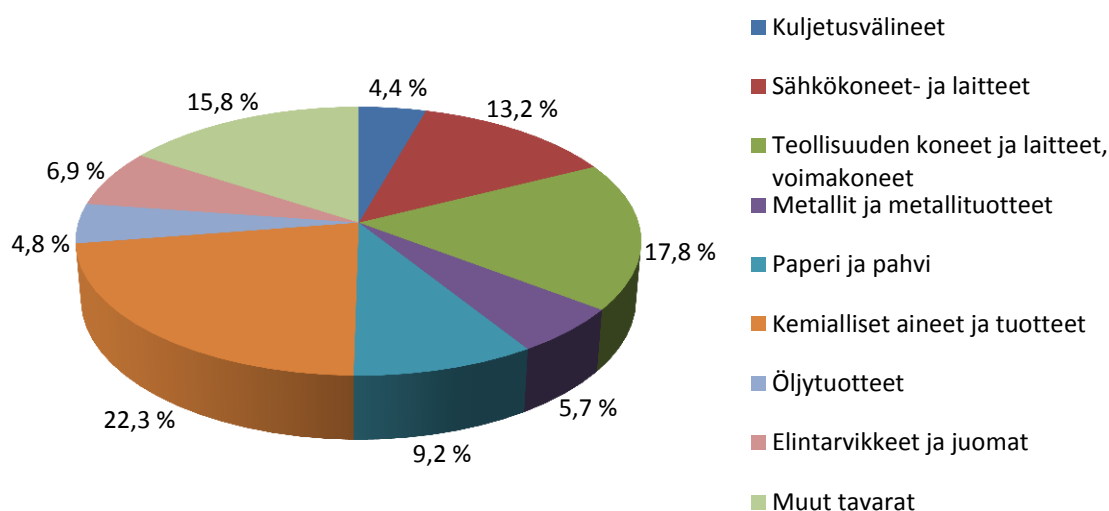
Epäsuorassa viennissä vienti hoidetaan kotimaisen kolmannen osapuolen kautta. Tämä välikäsi voi olla toinen vientiyritys, kauppahuone, vientiagentti tai vientiliike. Tällöin toiminta vastaa tavallista kotimaankauppaa. Epäsuora vienti ei vaadi paljon vaivannäköä ja riski on pienempi, koska välikädellä on kokemusta ja kontaktit kohdemarkkinoilla. Toisaalta yritys saa vain hajanaista tietoa käyttäjistä ja kilpailijoiden toiminnasta. Lisäksi välikäden käyttämisestä aiheutuvat kustannukset pitää sisällyttää hintoihin. (Grafers & Schlich 2006, 109; Selin 2004, 23.)

Suorassa viennissä vienti hoidetaan ulkomaisen välittäjän kautta. Tämä välittäjä voi olla kohdemaassa toimiva maahantuojia, tukkuliike tai edustaja. Ei kuitenkaan sovi unohtaa, että suora vienti synnyttää kustannuksia, jotka eivät välttämättä ole matkailua kuin epäsuorassa viennissä, koska vientiin on panostettava enemmän. Joka tapauksessa yritys voi suoraa vientiä harjoittaessaan kehittää markkinastrategiaansa saatujen tietojen perusteella ja sillä on mahdollisuus kontrolloida operatiivista markkinointipolitiikkaa. (Grafers & Schlich 2006, 110; Selin 2004, 23.)

3 VENÄJÄN VIENTI

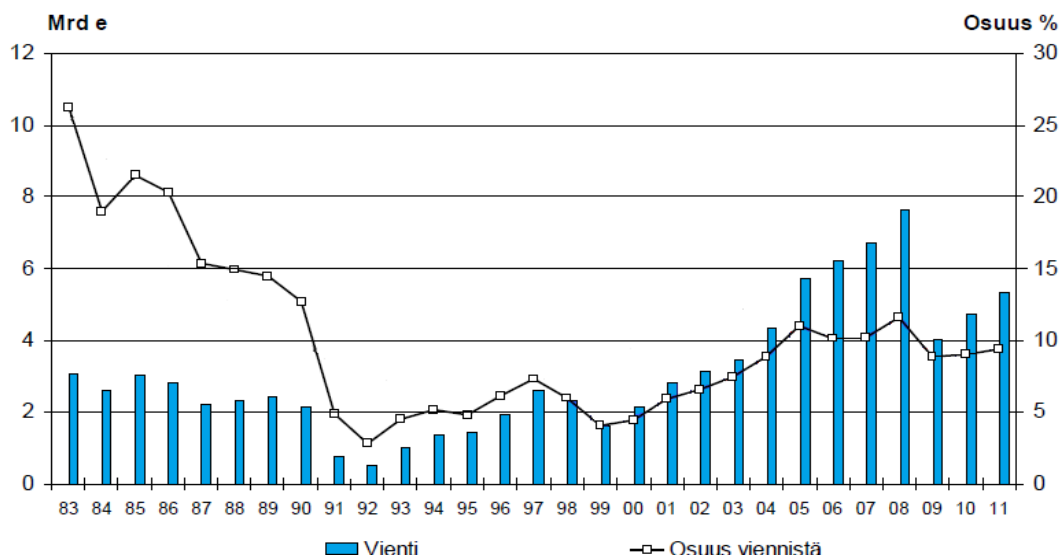
3.1 Yleistä

Venäjän vienti koetaan edelleen haasteelliseksi sen byrokraattisuuden vuoksi. Erityisesti sertifiointi ja tullaus hankaloittavat kaupankäyntiä Suomen ja Venäjän välillä. Muita hankaloittavia tekijöitä ovat Venäjän viranomaisten toiminta tai toimimatta jättäminen sekä säännösten ja toimintatapojen mielivaltaisuus ja ennalta-arvaamattomuus. Kuitenkin Venäjän kauppa kiinnostaa suomalaisyrityksiä valtavan markkina-alueen ja edelleen jatkuvan talouskasvun vuoksi. Suomen viennin arvo Venäjälle oli vuonna 2011 5,3 miljardia euroa ja se kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna 13 %. Vientituotteet Suomesta Venäjälle vuonna 2011 on kuvattu arvon mukaan seuraavassa kuviossa. (Suomalais-venäläisen kauppakamarin [www-sivut 2012](#); Taloustutkimus Oy:n [www-sivut](#); Tiri 2007, 38-39; Tullin [www-sivut 2012](#).)



Kuvio 1. Vienti Suomesta Venäjälle tavararyhmittäin 2011, osuus viennistä arvon mukaan. (Tullin [www-sivut 2012](#))

Seuraava kuvio esittää viennin kehitystä Suomesta Venäjälle. Kuvioista voidaan nähdä, että vuoden 2009 taantuma laski viennin määrää selkeästi, mutta parin viime vuoden aikana vienti Venäjälle on lähtenyt jälleen nousuun. (Tullin [www-sivut 2012](#).)



Kuvio 2. Suomen vienti Neuvostoliittoon 1983-1990 ja Venäjälle 1991-2011. (Tullin www-sivut 2012.)

Venäjän ulkomaankaupan kokonaisvaihdosta Suomen osuus on ollut jo muutamien viime vuosien ajan reilut kaksi prosenttia. Vaikka Venäjän viennissä Suomen osuus on pysynyt melko vakaana, vuoden 2011 aikana tuonnin osuus laski hieman. (Kosonen, Karhunen, Parviainen & JärviKuona 2011, 27-28.)

Venäjän ulkomaankaupan ennustetaan jatkuvan reilusti kasvusuuntaisena ja tuonnin odotetaan kasvavan vientiä nopeammin. Vuonna 2011 tuontikysyntä kasvoi nopeasti varsinkin koneiden ja laitteiden osalta. Tuoteryhmien, joilla ei ole venäläistä laadullista vastinetta, kysyntä on kasvanut. Tämä johtuu pitkälti Venäjän tällä hetkellä otollisesta taloustilanteesta ja parantuneesta työllisyystilanteesta. (Kosonen ym. 2011; 27, 29.)

3.2 Asiakirjat

Venäjän viennissä käytetään monenlaisia asiakirjoja. Tässä asiakirjat on jaettu kahteen osaan: sertifiointiasiakirjoihin sekä tullausasiakirjoihin. Venäjän kaupassa käytettävät asiakirja- ja muut menettelyt eroavat osittain muiden maiden kaupan säännöistä. Varsinkin useille aloille laajentunut sertifiointikäytäntö aiheuttaa ongelmia Venäjän-kaupassa. Haasteita tuottaa myös Venäjän tullilaki, koska se ei ole yh-

teneväinen muun sisäisen lainsäädännön kanssa. (Suomen Yrittäjien www-sivut 2012)

3.2.1 Sertifiointiasiakirjat

Venäjällä on vaatimus sertifioinnista, joka koskee sekä Venäjällä valmistettuja että ulkomaista alkuperää olevia tuotteita. Näiden tuotteiden tulee vastata vaatimuksia, jotka venäläiset viranomaiset ovat niille asettaneet. Vaatimuksilla pyritään suojaamaan sekä kuluttajia että ympäristöä. Kaksi päälakia, jotka säätelevät sertifiointia, ovat kuluttajansuojalaki ja laki Teknisestä säätelystä. Tyypillisesti myös eri viranomaiset, erityisesti Venäjän tulli, asettavat omia lisävaatimuksiaan tuotteiden sertifiointille. (Alho ym. 2010, 38.)

Syyskuussa 2010 Venäjällä oli 16 pakollisen ja yli 100 vapaaehtoisen sertifiointin järjestelmää. Pakollisen sertifiointin järjestelmiä ovat esimerkiksi Rosstandartin vastaavuussertifiointijärjestelmä, Rospotrebnadzorin sanitaaris-epidemiologisen valvonnan järjestelmä, Rostekhnadzorin käyttöluopajärjestelmä, Rossvyazin tyyppihyväksyntäjärjestelmä ja Gospozhnadzorin paloturvassertifiointijärjestelmä. Yhteen sertifiointijärjestelmään voi sisältyä useita erilaisia ja eri tuotetyyppejä koskevia pakollisia sertifikaatteja. (Alho ym. 2010, 38-39.)

Rosstandartin vastaavuussertifiointijärjestelmään kuuluvat GOST R -vastaavuussertifikaatti / Teknisen määräyksen mukainen vastaavuussertifikaatti, GOST R -vastaavuusvakuutus / Teknisen määräyksen mukainen vastaavuusvakuutus, tyyppihyväksyntäsertifikaatti mittalaitteille sekä GOST R -räjähdysuojassertifikaatti räjähdysturvallisille laitteille. Vapaaehtoisen sertifiointin suorittamiselle asetetaan vaatimuksia edellä mainituista järjestelmistä esimerkiksi Rosstandartin vastaavuussertifiointijärjestelmässä. (Alho ym. 2010, 38-39.) Näistä sertifikaateista tarkemmin seuraavissa kappaleissa.

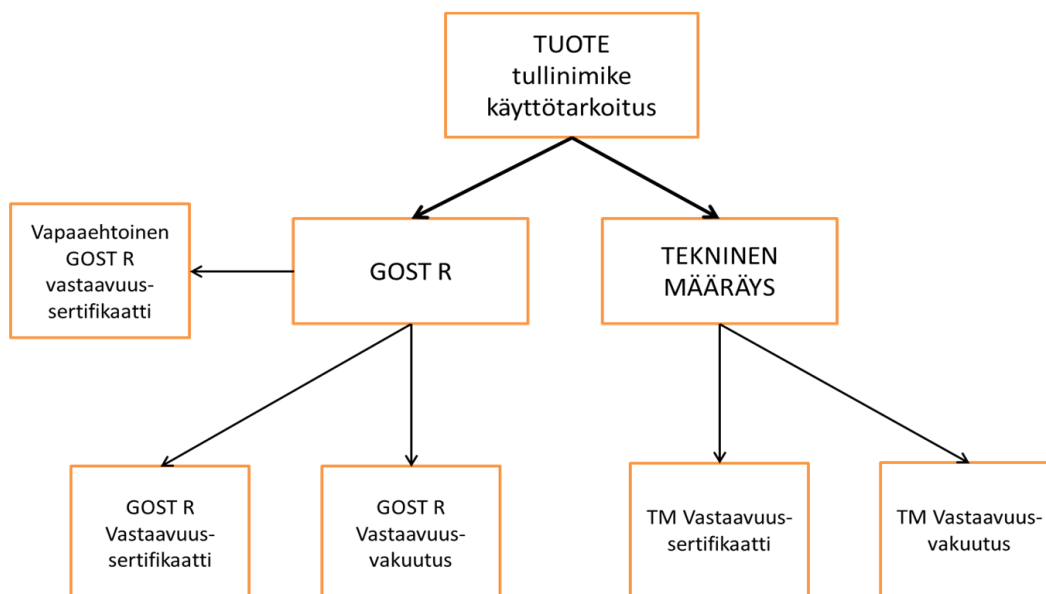
GOST R -vastaavuussertifikaatteja on kahdenlaisia; pakollisia ja vapaaehtoisia. Tuotteet, jotka ovat pakollisen sertifikaatin piirissä, luetaan tullinimikkeittäin Venäjän hallituksen päätöksessä no. 982 dd. 1.12.2009. Pakollista vastaavuussertifikaattia tar-

vitaan tuotteen tullausta, myyntiä ja käyttöä varten. Yritykset hankkivat usein myös vapaaehtoisia sertifikaatteja; näin he voivat todistaa tuotteen olevan sertifioitu. Kyseessä on siis markkinointikeino, jota Venäjälle oleva asiakaskin voi vaatia. Tämä vapaaehtoinen sertifiointi voidaan hoitaa myös vastaavuusvakuutuksella. Tuotteelle ei voida samanaikaisesti vaatia sekä pakollista sertifikaattia että vastaavuusvakuutusta. (Lindqvist 2012; Suomalais-venäläisen kauppakamarin www-sivut 2012.)

GOST R -vastaavuusvakuutuksen piiriin kuuluvat tuotteet luetellaan myös Venäjän hallituksen päätöksessä no. 982 dd. 1.12.2009. Vastaavuusvakuutuksen voi rekisteröidä vain Venäjälle rekisteröidyn yrityksen nimelle. (Lindqvist 2012.)

Venäjällä astui 1.7.2003 voimaan laki Teknisestä säätelystä. Teknisessä säätelyssä tuotteita koskevien standardien tilalle tulevat Tekniset määräykset tai toimitoja koskevat Tekniset määräykset. Tätä käsitettä voi verrata eurooppalaisittain direktiiveihin. Tekniset määräykset astuvat voimaan 6-12 kuukauden päästä siitä, kun ne on julkaistu Rossijskaja Gazeta-lehdessä. Tekninen säätely on tällä hetkellä Venäjän oma järjestelmä, mutta se on siirtymässä tulliliiton tasolle. (Lindqvist 2012.)

Vastaavuustodistukset Teknisen määräyksen mukaisesti ovat vastaavuussertifikaatti ja vastaavuusvakuutus. Vastaavuussertifikaatin hakija on määritelty Teknisessä määräyksessä ja se voi olla esimerkiksi venäläinen maahantuojaja tai valmistaja. Vapaaehtoista vastaavuussertifikaattia ei ole. Vastaavuusvakuutuksen voi rekisteröidä vain Venäjälle rekisteröidyn yrityksen nimelle ja rekisteröinti on tehtävä aina sertifiointilaitoksessa. (Lindqvist 2012.) Seuraavassa kuviossa on esitetty vastaavuustodistusten vaihtoehdot.



Kuvio 3. Vastaavuustodistukset. (Lindqvist 2012.)

3.2.2 Tullausasiakirjat

Vaikka Venäjän maahan tullauksen suorittaa venäläinen juridinen henkilö ja näin ollen suomalaisen viejän ei tarvitse asioida Venäjän tullin kanssa, maahan tullauksen yhteydessä Venäjän tullille esitettävät asiakirjat viejän on kuitenkin hankittava tuojalle. Tällaisia asiakirjoja ovat kirjallinen kauppasopimus, kauppa- tai proformalasku, rahtikirja, pakkauslista, TIR Carnet -asiakirja tai TD-asiakirja, alkuperätodistus ja edellä mainitut tavaralle asetettujen vaatimusten mukaiset erityiset asiakirjat. Lisäksi tullauksessa tarvitaan tulli-ilmoitusta, tullausarvoilmoitusta sekä tuontipassia. (Alho 2007, 147; Alho ym. 2010, 32-34.)

Kauppasopimus on kirjallinen sopimus, joka ei ole määrämuotoinen; näin ollen suomalaisen osapuolen kannattaa tarjota omaa sopimusmallia, jolloin voi vakuuttua sopimuksen ehdoista ja loogisuudesta. Kauppasopimuksessa mainitaan yleensä ainakin sopimuksen kohde, tavarat laatu, määräaika, hinta ja maksutapa, toimitusaika, toimitustapa (Incoterms 2000/2010 ja jos ei käytetä Incoterms-lauseketta, on mainittava tavarat vakuuttaja), viivästymisen seuraamukset, sopimuksesta vapautuminen, takuu-aika ja muut takuuseen liittyvät ehdot, omistusoikeuden siirtyminen sekä erimielisyyksien ratkaisupaikka. (Alho 2012.)

Kauppalaskulta vaaditaan muutamia muutoseikkoja; lasku on kirjoitettava myyjän viralliselle paperille tieto- tai kirjoituskoneella, virallisia kieliä ovat venäjä, englanti tai saksa ja lisäksi Suomen tullia varten kauppalasku on oltava joko suomeksi tai englanniksi. Venäjän tullia varten tarvitaan alkuperäiskappale ja muutama kopio. Englanninkielinen kauppalasku voi mennä Venäjän tullissa läpi, mutta saattaa olla, että jossain vaiheessa vaaditaan kääntämistä venäjäksi, joten siksi on parasta heti alusta lähtien käännättää lasku. Kauppalaskun tulee sisältää seuraavat asiat: myyjän/viejän täydellinen nimi ja osoite, ostajan ja vastaanottajan (jos eri kuin ostaja) täydellinen nimi ja osoite, laskun numero ja päiväys, toimituslauseke, toimitustapa, maksuehto, tavarán kauppanimitys selvästi yksilöitynä ja riittävän yksityiskohtaisena, tullitariffinimike (mieilellään 10-numeroinen), tavarakollien merkit, numerot, lukumäärä ja laji, brutto- ja nettopainot tavaralajeittain ja tullinimikkeittäin, tavarán hintatiedot (yksikkö- ja kokonaishinta sovitussa valuutassa), määrámaa ja alkuperámaa, rahdin ja vakuutuksen hinta, myyján/vieján allekirjoitus ja leima. (Alho 2012.)

Proformalasku voi korvata kauppalaskun, kun kyseessä on ei-kaupallinen vienti, jaloitus tai korjaus tai osa- tai jälkitoimitus, jolloin veloitus on ollut varsinaisella kauppalaskulla. Sisällön on oltava kauppalaskun kaltainen. (Alho 2012.)

Rahtikirjaa tarvitaan myös tullauksessa ja sen täyttáminen on viejän velvollisuus. Kaikilla kuljetusmuodoilla on omat rahtikirjalomakkeensa. Venäján viranomaisten vaatimukset rahtikirjan suhteen on syytä selvittää. (Alho 2012.)

Pakkauslista on toimitettava tullausta varten ja pakkauslistan tekee viejä joko venäjäksi tai englanniksi. Siitä on löydyttävä vähintään seuraavat tiedot: myyján nimi ja osoite, ostajan/vastaanottajan nimi ja osoite, huolitsijan nimi ja osoite, laskun numero ja päiväys, tavarán/tuotteen kappalemäärä, netto- ja bruttopainot, tavaroiden tilavuus sekä pituus, korkeus ja leveys. (Alho 2012.)

TIR Carnet on asiakirja, jota TIR-järjestelmään liittyneet kuljetusyriitykset voivat käyttää. TIR-menettelyn on tarkoitus helpottaa rajanylitysmuodollisuuksia. Valitettavasti Venäjällä tätä menettelyä ei aina kunnioiteta, vaan tullit pelkää tullipetoksia, jolloin he avaavat ja tarkistavat sinetöidyn kuorman jo rajatullissa. TD-asiakirja on puo-

lestaan passitusilmoitus, jota käytetään silloin, kun TIR Carnet -asiakirjaa ei käytetä. TD-asiakirjan kanssa kuormaa kuljettava ajoneuvo passitetaan määrä- eli sisätulliin ja sen avulla seurataan kulkuneuvon ja tavaroiden liikkumista lähtötullista määrätulliin. (Alho 2007, 149.)

Alkuperätodistus ei ole Venäjän tullitariffilain mukaan pakollinen asiakirja, mutta jos se puuttuu, saattaa tulli periä kaksinkertaisen tullimaksun. Alkuperätodistus todistaa nimensä mukaisesti tavarankuuperän ja se on voimassa vahvistamispäivästä lukien käytännössä rajattomasti, mikäli annetut tiedot eivät muutu tai alkuperäehdoissa/tavaroiden pakkauksissa ei tapahdu muutoksia. Tämä asiakirja on esitettävä tullille alkuperäisenä tai varmennettuna kopiona. (Alho 2012; Suomalais-venäläisen kaupakamarin www-sivut 2012.)

Tavaralle asetettujen vaatimusten mukaisia erityisiä asiakirjoja ovat tietyt toimitus- tai tuotekohtaiset asiakirjat, joita ovat muun muassa vastaavuussertifikaatti tai vastaavuusvakuutus, hygienialausunto tai valtiollinen rekisteröinti sekä lisenssi. (Alho 2012.)

Tulli-ilmoitus on asiakirja, jonka maahantuojat täyttää venäjäksi. Vuoden 2011 alusta alkaen käytössä ovat olleet uudet tulliliiton tulli-ilmoituslomakkeet, jotka on täytettävä isoin kirjaimin. Useimmilla tulliasemilla on kuitenkin mahdollista hoitaa ilmoitus sähköisesti. Vuonna 2010 53,5 prosenttia tullauksesta hoidettiin sähköisesti. (Alho 2012.)

Tullausarvoilmoitus vahvistaa tuotavan tavarankuon arvon ja sen täyttää venäjäksi joko maahantuojat tai huolitsijat. Tähän ilmoitukseen on liitettävä useita asiakirjoja; tuojan viralliset asiakirjat, sopimus ja siihen liittyvät asiakirjat, lasku ja maksukuitit tai pro-formalasku, rahti- ja vakuutuspaperit toimitusehdon mukaisesti, rahtilasku tai virallisesti vahvistetut rahtilaskelmat, vientimaan tullausilmoitus, pakkauslistat, tuontilupa (jos tavara sen vaatii) sekä alkuperätodistus, laatusertifikaatti ja pakollinen vastaavuussertifikaatti. (Alho 2012.)

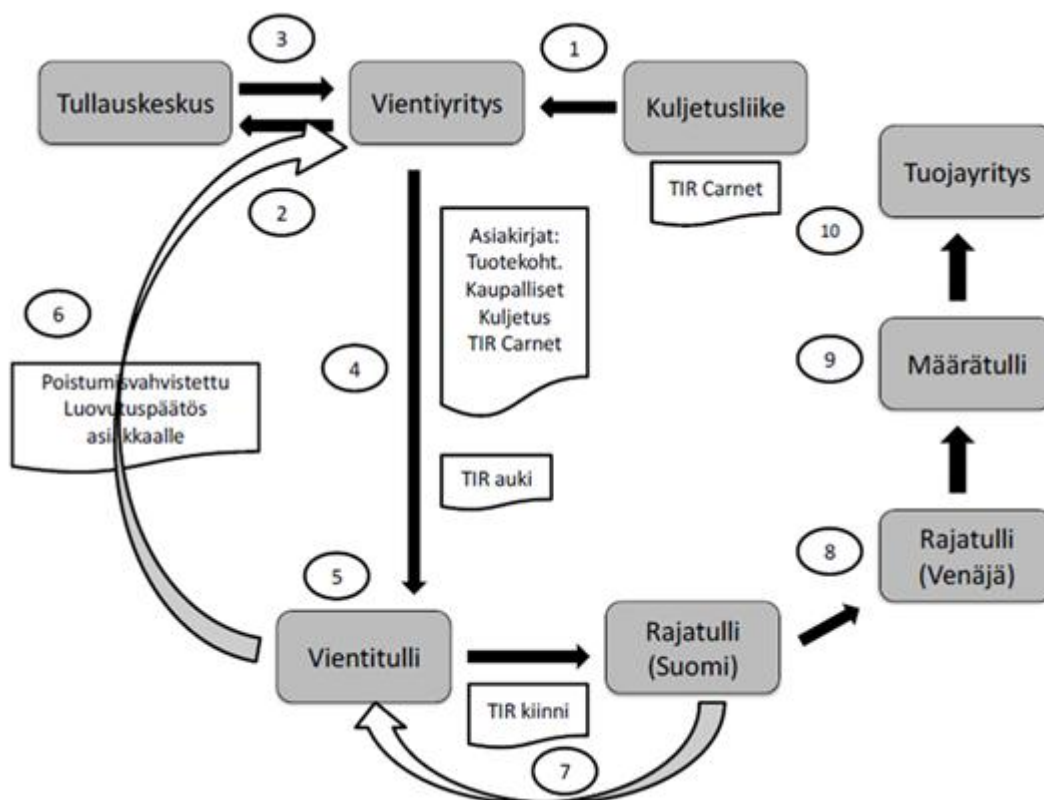
Tuontipassi on asiakirja, joka venäläisen tuojan on tehtävä pankkinsa kanssa jokaisesta tuontitoimituksesta. Tuontipassin avulla valtio valvoo, ettei pääoma virtaa pois

Venäjältä. Tuontipassia anoessa tuojan tulee esittää pankille sopimuksen varmennettu kopio venäjäksi ja varmennetut lupakopiot, jos valuuttaoperaatio luvan vaatii. Tullille esitetään tuontipassin kopio, jossa on pankin valtuuttaman henkilön allekirjoitus ja pankin leima. (Alho 2012.)

3.3 Tullaus

Venäjän kauppaa harjoittaessa vietävät tavarat vientitullataan Suomessa ja Venäjän puolella tavarat tuontitullataan. Tuontitullaus on aina monimutkaisempi prosessi. Koska vientitullaus on yksinkertaisempaa kuin tuontitullaus, mahdolliset ongelmat tulevat vastaan vasta Venäjällä tuotteita maahan tuotaessa. (Alho 2012.)

Kuviossa 4 on kuvattu maantiekuljetuksen vientitoimitus vaiheittain. Tullien toiminnasta kerrotaan tarkemmin seuraavissa luvuissa.



Kuvio 4. Vientitoimituksen vaiheet Suomesta Venäjälle. (Finpro 2010.)

1. Kuljettajan lähtiessä noutamaan kuormaa, kuljetusliikkeellä on hallussaan TIR Carnet.
2. Viejä tai hänen edustajansa tekee sähköisen vienti-ilmoituksen, sähköisen TIR-passituksen ja lähettää ne tullille sähköisessä muodossa.
3. Tulli käsittelee ilmoitukset ja palauttaa luovutuspäätöksen ja viennin saateasiakirjan (EAD, Export Accompanying Document) ja viitenumeron (MRN, Movement Reference Number) TIR Carnetille sähköisesti.
4. Viejä tai hänen edustajansa valmistelee tuotekohtaiset ja kaupalliset asiakirjat ja kuljetusdokumentit.
5. Nämä asiakirjat esitetään tullille sähköisten viitenumeroiden kanssa. Tulli sinetöi kuorman ja avaa TIR Carnetin.
6. Tulli antaa poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen asiakkaalle.
7. Kuljetus toimitetaan Suomen rajatulliin, jossa TIR Carnet suljetaan.
8. Kuljetus saapuu rajatulliin Venäjälle, ja siellä tarkistetaan asiakirjat ja punnitaan kuorma. Myös kuorma voidaan tarkistaa.
9. Varsinainen tullaus tehdään Venäjällä määrätullissa.
10. Tullausprosessin ja tullausmaksujen suorittamisen jälkeen tavara luovutetaan vastaanottajan nimeämään paikkaan. (Finpro 2010.)

3.3.1 Tullinimikkeet

Suomessa käytetään CN-nimikkeistöä, Euroopan yhteisön yhdistettyä nimikkeistöä, joka sisältää noin 10 000 nimikettä, jossa kussakin on kahdeksan numeroa. CN-nimikkeistön pohjana on HS-nimikkeistö. Venäjällä on otettu vuonna 2010 käyttöön ETN VED -nimikkeistö, tulliliiton yhteinen nimikkeistö (Alho ym., 25; Hörkkö ym. 2010, 193).

3.3.2 Tullitariffit

Tullitariffit perustuvat kansainväliseen HS-nimikkeistöön. Venäjällä käytettävistä tullinimikkeistä käytetään nimeä TN VED, joka sisältää yli 11 000 nimikettä. Tämä nimikkeistö eroaa kansainvälisistä nimikkeistöistä siinä, että tullinimikkeet ovat 10-numeroisia ja joissain tapauksissa se on luokiteltu tarkemmin kuin HS-nimikkeistö.

Kuitenkin TN VED -nimikkeistön ensimmäiset kahdeksan numeroa ovat lähes poikkeuksetta samat kuin CN-nimikkeistössä. Venäjällä on ollut vuodesta 2001 lähtien käytössä viisi tullitasoa; 0, 5, 10, 15 ja 20 prosenttia. (Alho 2007, 143-144; Alho ym. 2010, 25.)

3.3.3 Vientitullaus Suomesta

Suoran viennin sähköinen ilmoittaminen tapahtuu niin, että ensin viejä toimittaa vienti-ilmoituksen sähköisesti tulliin. Viejä saa vastaussanomana tullin tietojärjestelmästä; hyväksymis- tai hylkäyssanoma. Kun ilmoitus on hyväksytty viejä saa luovutussanomana, jonka liitteinä ovat luovutuspäätös ja viennin saateasiakirja EAD. EAD tulee toimittaa vietävien tavaroiden poistumispaikalle ja esitettävä yhdessä näiden tavaroiden kanssa poistumispaikan tullille. Vientitavaroiden poistuminen vahvistetaan suoraan tullin tietojärjestelmään poistumispaikan tullin toimesta. Tämän jälkeen tullin tietojärjestelmästä lähtee vienti-ilmoituksen antajalle sähköisesti poistumisvahvistettu luovutuspäätös. Tällä viejä voi todistaa myynnin arvonlisäverottomuuden verottajalle. (Alho 2012.)

Sähköisessä vienti-ilmoittamisessa ennakolta ilmoittaminen on pakollista. Eri kuljetusmuodoilla on omat määräaikansa, maantiekuljetuksissa tämä vienti-ilmoitus on tehtävä tuntia ennen ajoneuvon poistumista yhteisöalueelta. (Alho 2012.)

Vuoden 2012 alusta on tullut voimaan päätös, jonka perusteella tavaranhaltija/viejä huolehtii tullausasiakirjojen arkistoinnista. Asiakirjat on arkistoitava tavaranhaltijan, viejän, edustajan tai tili-/kirjanpitotoimiston tiloissa paperitallenteina tai kirjanpitolain mukana sähköisesti. Asiakirjoja tulee säilyttää kuusi vuotta sen kalenterivuoden päättymisestä, jona päätös tavaroiden luovutuksesta on tehty. (Alho 2012.)

3.3.4 Tuontitullaus Venäjälle

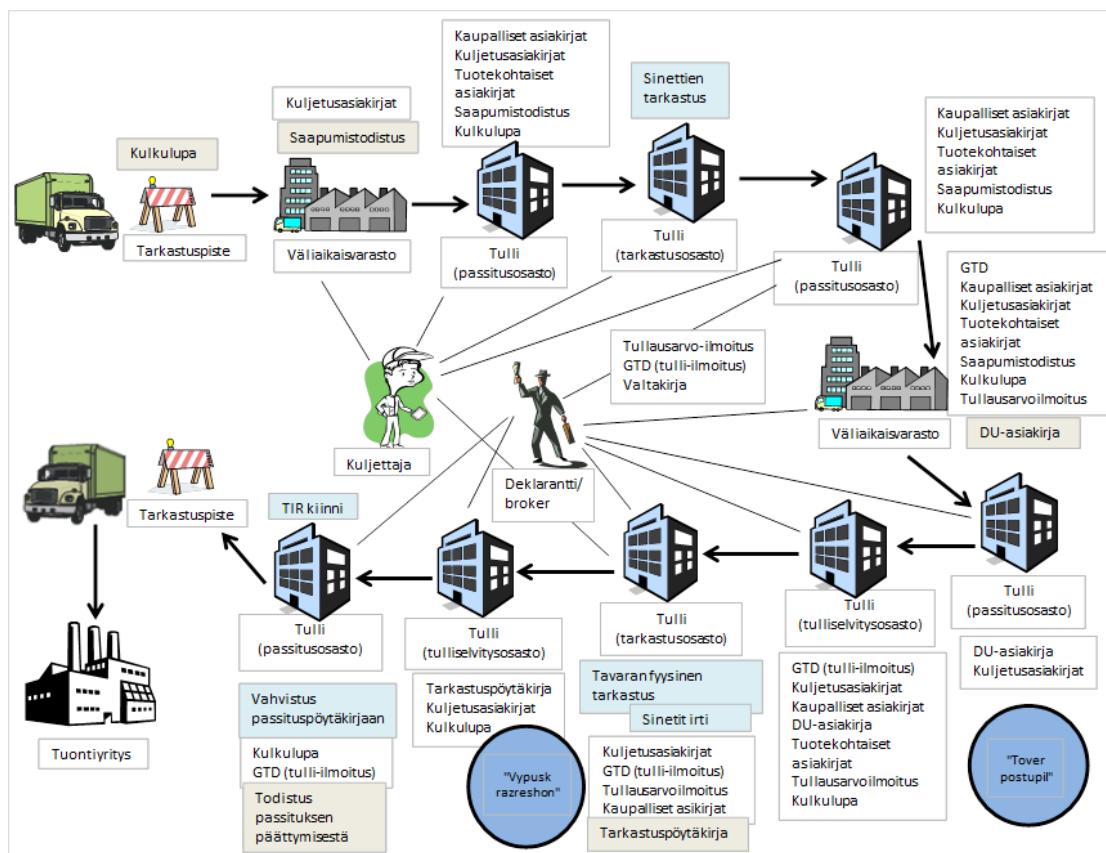
Venäjän kuljetusliikkeistä arviolta jopa 95-98 prosenttia on hakeutunut TIR-järjestelmään, koska se on yksi passitusmenettelyistä ja kattaa lähetyksen verot ja

tullimaksut 60 000 euroon saakka. Näin ollen kuljettajalla ei tarvitse olla käteistä mukanaan. (Alho sähköposti 12.3.2012.)

Maantiekuljetuksista on tehtävä ennakkoilmoitus kahta tuntia ennen auton saapumista rajatulliin. Tavarantullaus TIR Carnetin avulla tapahtuu niin, että Venäjän rajatullissa avataan TIR-asiakirja, jolloin tulliviranomainen tarkistaa kaikki asiakirjat; ajoneuvon asiakirjat, kuljetusasiakirjat, kaupalliset asiakirjat, tuotekohtaiset asiakirjat, TIR Carnet'n, tarkastuslapun ja vaakalapun. Tulliviranomainen myös tekee tarvittavat tullaukseen ja kuljetukseen/ajoneuvoon liittyvät toimenpiteet ja asettaa sinetit. Tämän jälkeen auto saa luvan jatkaa matkaa määrätulliin. (Alho 2012.)

Määrätullissa kuljettaja saa tarkastuspisteellä kulkuluvan ja siirtyy väliaikaisvarastolle, jossa esittää kuljetusasiakirjat ja saa saapumistodistuksen. Seuraavaksi kuljettaja siirtyy tullin passitusosastolle, jossa esittää kaupalliset asiakirjat, kuljetusasiakirjat, tuotekohtaiset asiakirjat, saapumistodistuksen ja kulkuluvan. Passitusosastolta matka jatkuu tullin tarkastusosastolle, jossa tarkastetaan sinetit. Tämän jälkeen kuljettaja esittää tullin passitusosastolla kaupalliset asiakirjat, kuljetusasiakirjat, tuotekohtaiset asiakirjat, saapumistodistuksen ja kulkuluvan. Samalla myös deklarantti tai broker esittää tullausarvoilmoituksen, GTD:n (tulli-ilmoitus) ja valtakirjan. Deklarantti/broker jatkaa väliaikaisvarastolle ja esittää siellä GTD:n, kaupalliset asiakirjat, kuljetusasiakirjat, tuotekohtaiset asiakirjat, saapumistodistuksen, kulkuluvan sekä tullausarvoilmoituksen. Näitä vastaan hän saa DU-asiakirjan, joka on varaston kirjanpidoollinen asiakirja. Deklarantti/broker siirtyy tullin passitusosastolle, jossa hän esittää DU-asiakirjan ja kuljetusasiakirjat ja saa leiman (tavara saapunut). Deklarantti/broker jatkaa matkaa tullin tulliselvitysosastolle, jossa esittää GTD:n, kuljetusasiakirjat, kaupalliset asiakirjat, DU-asiakirjan, tuotekohtaiset asiakirjat, tullausarvoilmoituksen ja kulkuluvan. Seuraavaksi kuljettaja siirtyy tullin tarkastusosastolle, jossa hän esittää kuljetusasiakirjat, GTD:n, tullausarvoilmoituksen, kaupalliset asiakirjat ja saa tarkastuspöytäkirjan. Lisäksi tavara tarkistetaan fyysisesti ja sinetit irrotetaan. Kuljettaja jatkaa tullin tulliselvitysosastolle, jossa esittää tarkastuspöytäkirjan, kuljetusasiakirjat sekä kulkuluvan. Nämä esitettyään hän saa leiman (luovutus sallittu). Hän siirtyy vielä tullin passitusosastolle, jossa tehdään vahvistus passituspöytäkirjaan ja kuljettaja esittää kulkuluvan sekä GTD:n. Hän saa todistuksen passituksen päättymisestä, jolloin myös TIR suljetaan. Tämän jälkeen kuljettaja pääsee vihdoin tarkastuspisteen

kautta ajamaan kohti tuontiyritystä. (Alho 2012.) Alla oleva kuvio havainnollistaa Venäjän määrätullin toimintaa.



Kuvio 5. Venäjän määrätullin toiminta. (Alho 2012.)

3.4 Kehitysnäkymät

Venäjällä on muutamia kehityshankkeita, jotka vaikuttavat tulevaisuudessa tullaukseen. Suomen ja Venäjän väliselle rajalle on suunnitteilla rakentaa ainakin 11 tullilologistista terminaalia, jolloin maahantuontitullaus voidaan suorittaa jo aivan rajan läheisyydessä. Tämä vähentää ruuhkia Pietarin ja Moskovan alueella. (Alho 2012.)

Tietotekniikkaa kehitetään ja tämä tarkoittaa sähköisen ilmoittamisen lisääntymistä ja sen kaavillaan jopa tulevan pakolliseksi vuonna 2014. Vuonna 2011 jo kaksi kolmasosaa tullilmoituksista annettiin sähköisesti. (Alho 2012; Suomen ulkoasiainministeriön www-sivut.)

3.4.1 Venäjä ja WTO

Venäjä hyväksyttiin WTO:n jäseneksi joulukuussa 2011 ja sillä on puoli vuotta aikaa ratifioida sopimus. WTO-jäsenyys aiheuttaa Venäjällä muutoksia, joista tärkeimpiä ovat tuonti- ja vientitariffien alentaminen, teknisten ja määrällisten kaupan esteiden vähentäminen sekä palvelualojen avaaminen kilpailulle. Näiden lisäksi WTO:n periaatteisiin kuuluu ulkomaalaisen tuotteen tai palvelun syrjimättömyys suhteessa kotimaiseen. (Etelä-Savon kauppakamarin [www-sivut](#) 2012.)

Lyhyellä aikavälillä suurimmat muutokset koskevat suojatullien poistamista, ulkomaankaupan esteiden vähentämistä sekä teknisten vaatimusten ja terveysvaatimusten yksinkertaistamista. Pidemmällä aikavälillä WTO-jäsenyys parantaa sijoittajien asemaa, koska ulkomaalaisten syrjintää koskevat rajoitukset vähenevät ja palvelualat avautuvat kilpailulle. Tulleja alennetaan ja muita kaupan rajoitteita poistetaan sovitulla siirtymäajalla, joka vaihtelee nolasta yhdeksään vuoteen. (Etelä-Savon kauppakamarin [www-sivut](#) 2012.)

Vaikka Venäjällä ja tulliliitonkin tasolla on uusittu taloudellis-kaupallista toimintaa säätelevää kaupallista lainsäädäntöä, WTO-jäsenyys ei tuo toimeenpanon ongelmiin välitöntä ratkaisua; siirtymäajat ovat pitkät ja asiat eivät mene ruohonjuuritasolla WTO:n sääntöjen mukaisesti. (Suomalais-venäläisen kauppakamarin [www-sivut](#) 2012.)

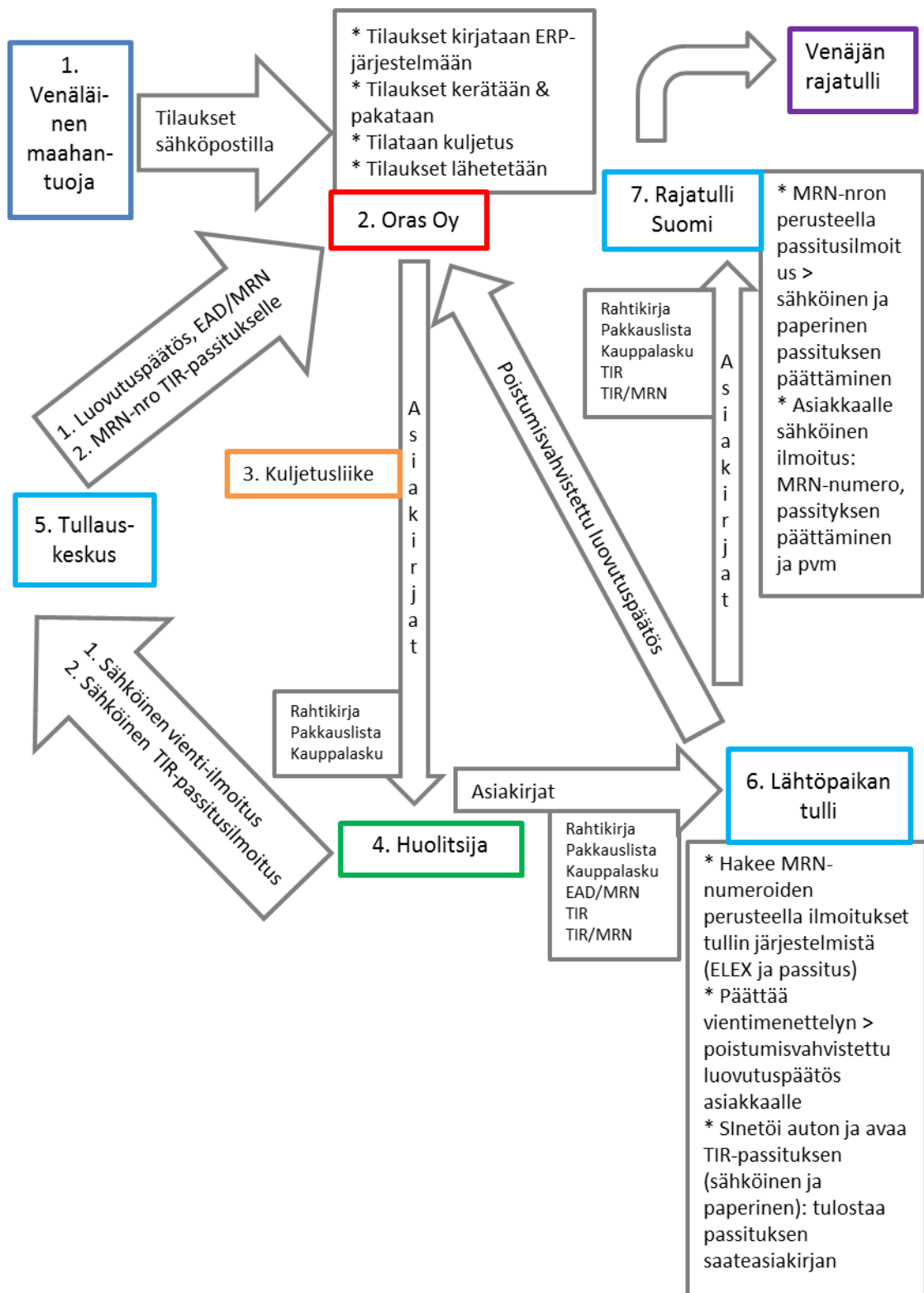
WTO:n mukana tulee riitojenratkaisujärjestelmä, jonka avulla voidaan ratkaista kaupan ongelmia. Arvioidaan, että EU ja Venäjä muodostavat jatkossa taisteluparin, jonka kiistoja WTO joutuu selvittelemään. (Suomalais-venäläisen kauppakamarin [www-sivut](#).)

4 ORAS OY:N VIENTI VENÄJÄLLE

4.1 Nykytila

Oras Oy:llä on Venäjällä edustusto. Edustusto edustaa emoyhtiötään ja turvaa sen etuja, mutta ei ole oma juridinen henkilö. Näin ollen edustusto ei voi harjoittaa kaupallista toimintaa, vaan se keskittyy markkinointiin, markkinatutkimuksiin, asiakashankintaan ja -hallintaan sekä toimintaympäristön seurantaan ja raportointiin. Emoyhtiö vastaa edustuston vastuista ja velvoitteista rajoituksetta. (Pajalin 2007, 218.)

Oras Oy:ssä harjoitetaan siis suora vientiä venäläisten maahantuojien toimiessa välittäjinä Venäjällä. Vientiprosessi alkaa venäläisen maahantuojan lähettäessä tilauksen Oras Oy:lle sähköpostilla. Tilaus kirjataan Oras Oy:ssä toiminnanohjausjärjestelmään, pakataan ja kerätään, tilataan kuljetus ja lopulta lähetetään asianmukaisten asiakirjojen kanssa. Oras Oy:ssä käytetään Venäjän viennissä toimituslauseketta FCA (Incoterms 2010), joten yrityksen käyttämä kuljetusliike kuljettaa rahdin asiakkaan kanssa sovittuun terminaaliin Suomessa. Oras Oy:n huolitsija hoitaa vienti-ilmoittamisen tullauskeskukseen. Huolitsija tarvitsee vienti-ilmoittamisen tekemistä varten tiedot siitä, missä rahti on tarkastettavissa, mikä on tuleva poistumispaikka ja minä päivänä rahti on Oras Oy:stä lähtenyt. Tullauskeskus lähettää EAD:n, eli viennin saateasiakirjan Oras Oy:n yhteyshenkilölle. Viennin saateasiakirja lähetetään eteenpäin asiakkaalle sekä terminaaliin, jossa rahti on. Lopulta, kun rahti on poistunut Suomesta, lähtöpaikan tullista lähetetään Oras Oy:n yhteyshenkilölle poistumisvahvistettu luovutuspäätös. (Nieminen henkilökohtainen tiedonanto 27.4.2012.) Vientiprosessi on kuvattu seuraavassa kuviossa.

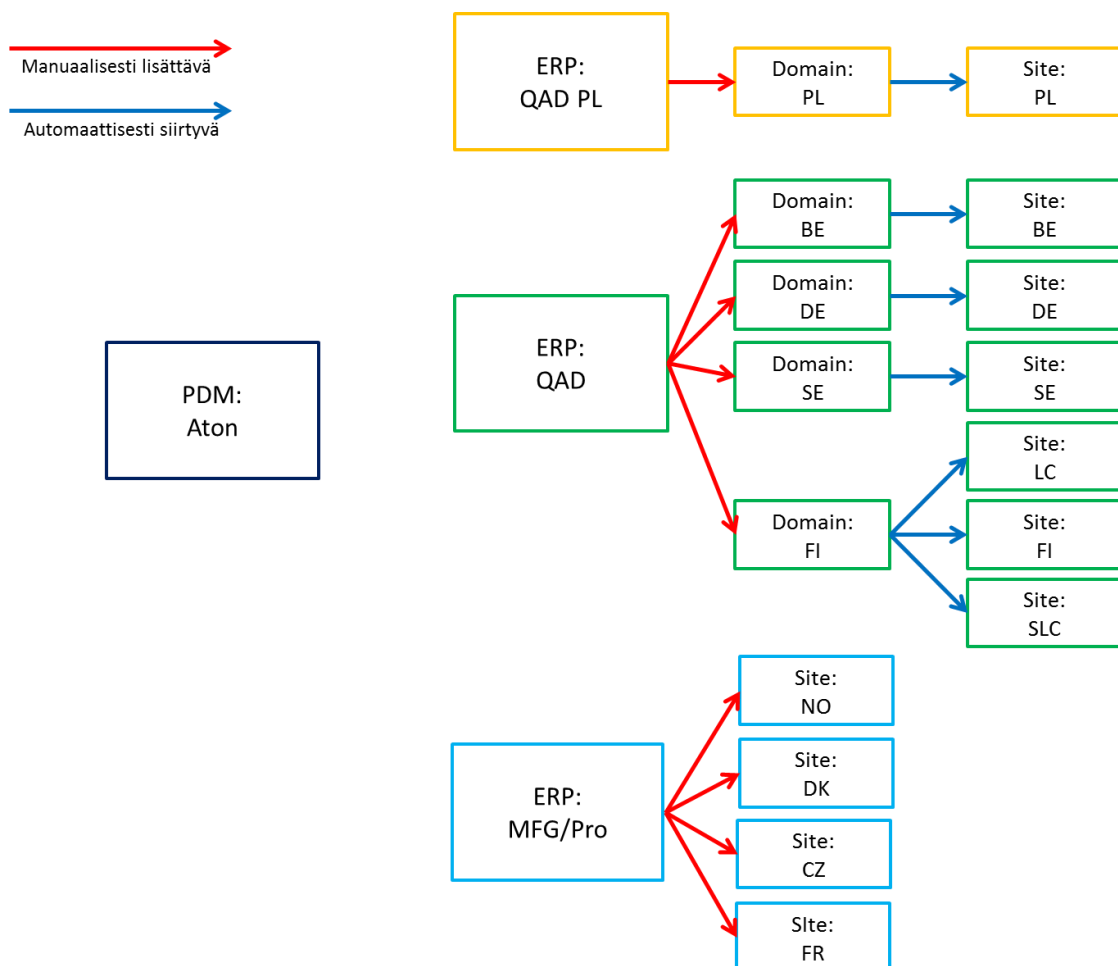


Kuvio 6. Oras Oy:n vientiprosessi. (Alho 2012; Nieminen henkilökohtainen tiedonanto 27.4.2012.)

Oraksen toiminnanohjausjärjestelmärakenne koostuu tällä hetkellä kolmesta erillisestä järjestelmäympäristöstä, joita ovat QAD, QAD PL ja MFG/Pro. MFG/Pro on vanha, merkkipohjainen järjestelmäympäristö ja QAD graafinen ympäristö. Järjestelmää

ollaan parhaillaan päivittämässä niin, että kaikki MFG/Pro-ympäristöt ovat tulevaisuudessa QAD-ympäristöjä. Toimipaikoista (site) uuteen ympäristöön on päivitetty Suomi (site FI), Belgia (BE), Saksa (DK), Ruotsi (SE), Hampurin varasto (LC) sekä Göteborgin varasto (SLC). Myös Puolassa on käytössä QAD-ympäristö, mutta merkistön yhteensopimattomuuden vuoksi se on jouduttu päivittämään omaan ympäristöönsä. Seuraavana päivitetään Norjan ja Tanskan MFG/Pro-ympäristöt, jotka tällöin liitetään osaksi QAD-ympäristöä. Koska järjestelmärakenne on monimutkainen, se aiheuttaa haasteita myös tuotetietojen päivitykseen ja ylläpitoon.

Tullinimikkeet ja alkuperätiedot päivitetään Oras Oy:n toiminnanohjausjärjestelmään tällä hetkellä seuraavan kuvion mukaisesti.



Kuvio 7. Tullinimikkeiden ja alkuperätietojen päivitys toiminnanohjausjärjestelmään.

Yrityksessä on käytössä tuotetiedon hallintajärjestelmä (PDM), josta saadaan linkitettyä tietoja suoraan toiminnanohjausjärjestelmään (ERP), mutta sitä ei vielä hyödynnetä tullinimikkeiden ja alkuperätietojen ylläpidossa. Tullinimikkeet ja alkuperätiedot päivitetään siis ERP-järjestelmiin. Jokaiselle juridiselle liiketoimintayksikölle (domain) ja toimipaikoille (site), mikäli juridinen liiketoimintayksikkö vielä jakautuu toimipaikoiksi, tiedot päivitetään yksitellen manuaalisesti. Sen lisäksi, että se aiheuttaa ylimääräistä työtä, aiheuttaa se myös sen, että eri liiketoimintayksiköillä ja toimipaikoilla saattaa olla eri tullinimikkeet samalla tuotenimikkeellä.

Oras Oy:n Venäjälle vietäviä tuotenimikkeitä on runsas tuhat kappaletta ja nämä tuhat tuotetta jakautuvat 79 eri tullinimikkeen alle (Liite 1). Oras Oy:ssä valmistettavissa tuotteissa tarvitaan pääasiassa kahta tullinimikettä; hanat (CN-koodiston mukainen tullinimike 84818011) ja hanan osat (CN-koodiston mukainen tullinimike 84819000) (Liite 2). Ostojen nimikkeitä myydään jonkin verran, ja ne myydään eteenpäin samalla tullinimikkeellä kuin ne ovat yritykseen tullessakin. Tämän säännön mukaan tullinimikkeet määritellään Oras Oy:ssä.

Oras Oy on hankkinut vapaaehtoisen GOST R -vastaavuussertifikaatin, mutta alkuperätodistuksia yritys ei Venäjän viennissä toimita. Oras Oy:n vapaaehtoinen GOST R -sertifikaatti löytyy liitteestä 3.

4.2 Oras Oy:n Venäjän viennin haasteet

Maahantuojat ovat tuoneet esille, että lähetystiedoissa on toisinaan puutteita ja ristiriitoja. Haasteita on pääosin seuraavilla alueilla:

- Tullinimikkeiden oikeellisuus
- Alkuperätietojen oikeellisuus
- Netto- ja bruttopainot
- Venäjän viennissä tarvittavien tietojen hajanaisuus

Nämä puutteet voivat aiheuttaa maahantuojille viivästymisiä, koska toisinaan lähetykset jumittuvat tulliin, ja näin ollen myös kustannuksia, koska tavaran säilyttämi-

nen tullin terminaalissa ei ole ilmaista, ja samalla tuotteiden toimitus asiakkaillekin viivästyy.

4.2.1 Tullinimikkeet ja alkuperätiedot

Järjestelmärakenteen monimutkaisuus vaikeuttaa tuotetietojen, kuten tullinimikkeiden ja alkuperätietojen, pitämistä ajan tasalla. Lisäksi tietojen ylläpitäminen on hankalaa, koska tietojen muuttuessa ei ole selkeää linjausta, kenelle muutoksesta tulisi ilmoittaa ja kenen tehtäviin päivittäminen kuuluu.

Yrityksen toiminnanohjausjärjestelmästä löytyy jossain määrin päivittämättömiä tietoja mitä tulee tullinimikkeisiin ja alkuperätietoihin. Eräs syy alkuperätietojen virheellisyyteen on se, että Oras-konsernin sisällä valmistuspaikat ovat muuttuneet ja järjestelmässä saattaa osittain olla vielä vanhaa tietoa. Lisäksi saattaa olla, että ostettavan nimikkeen toimittaja vaihtuu, mutta sitä ei huomata päivittää järjestelmään. Tullinimikkeet voivat olla päivittämättömiä (ks. Liite 1) johtuen CN-nimikkeisiin vuosittain tulevista muutoksista. Seuraavana vuonna voimassa oleva nimikkeistö julkaistaan edellisenä vuonna viimeistään lokakuun loppuun mennessä yhteisön virallisessa lehdessä. Uudet koodinumerot ja muutokset edellisen vuoden koodinumeroihin on merkitty selkeästi, joten ne on helppo tarkistaa. (Tullin www-sivut 2012.)

4.2.2 Netto- ja bruttopainot

Yksittäisten nimikkeiden nettopainot löytyvät pääasiassa toiminnanohjausjärjestelmästä, mutta bruttopainoissa on puutteita. Kauppalaskun puutteelliset tiedot liittyvät usein juuri bruttopainoihin; nettopainot tulostuvat automaattisesti kauppalaskuille, mutta bruttopainot eivät, koska niitä ei ole alun perinkään järjestelmään syötetty. Todellisen bruttopainon saaminen järjestelmään koetaan hankalaksi, koska bruttopaino vaihtelee tilausmääristä ja pakkaustavoista riippuen. Venäjän tulli vaatii bruttopainon tullinimikkeittäin, mikä on käytännössä mahdotonta määrittää; yhden tullinimikkeen alla on useita eripainoisia tuotteita ja on myös enemmän sääntö kuin poikkeus, että yhdellä lavalla on usean eri tullinimikkeen alle määriteltäviä tuotteita, koska kolleja

ja lavoja ei rakenneta tullinimikkeittäin. Järjestelmän kannalta bruttopainon lisääminen tuotenimikkeelle ei ole ongelma, koska sille on jo valmiiksi määritelty paikka.

4.2.3 Tietojen hajanaisuus

Venäjän viennissä Venäjän tulli vaatii usein tietoja, kuten ostettavien nimikkeiden valmistajien nimet ja osoitteet, joita ei yleensä muussa viennissä tarvita. Tämä tarkoittaa sitä, että tietoja on hankittava yrityksen sisällä usealta eri taholta, mikä vie runsaasti aikaa. Näitä tietoja kerätään tarpeen mukaan, jokaiselle toimitukselle erikseen, koska tietojen keräämiseen ei ole luotuna systemaattista toimintatapaa.

5 KEHITYSEHDOTUKSET

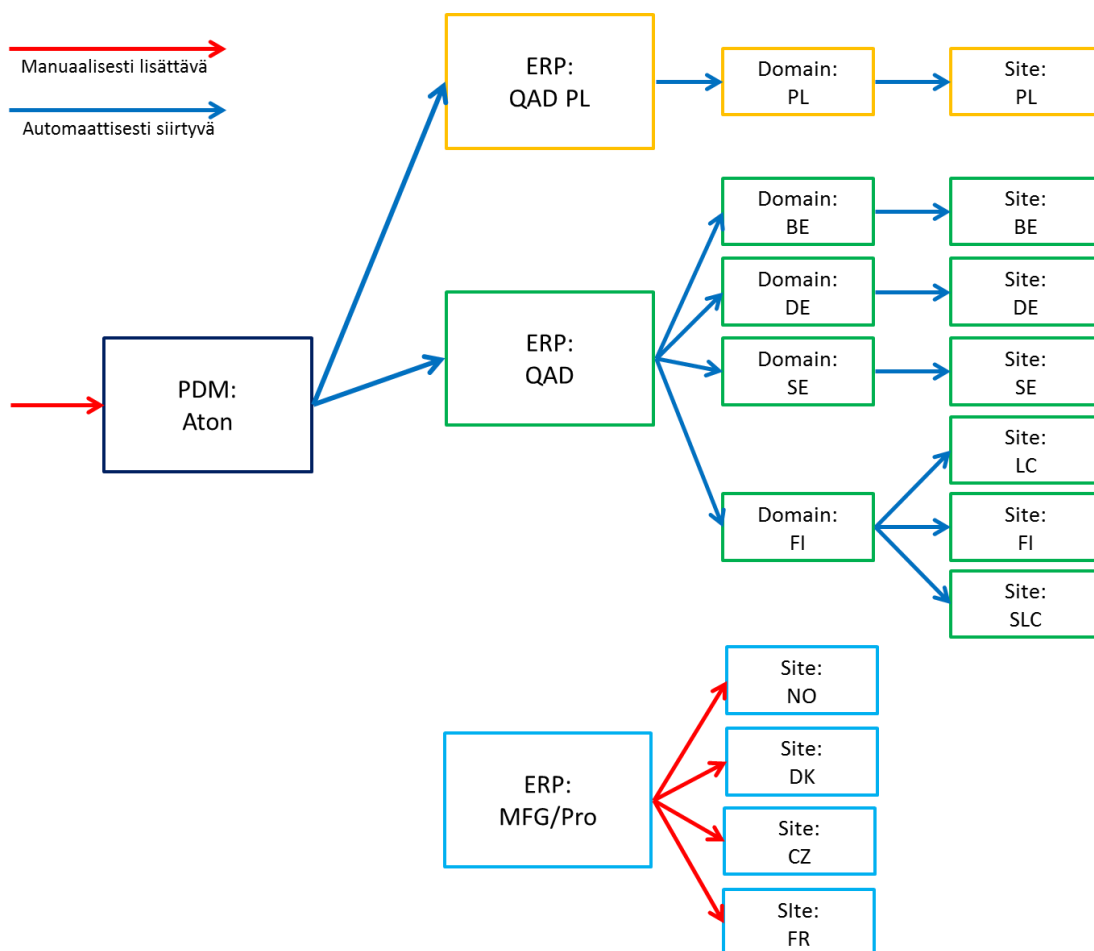
5.1 Tullinimikkeiden ja alkuperätietojen ylläpitäminen

Jatkossa tullinimikkeitä ja alkuperätietoja kannattaisi ylläpitää PDM-järjestelmän kautta, koska näin saataisiin tiedot päivittymään automaattisesti QAD-ympäristön kaikille juridisille liiketoimintayksiköille (domain) ja toimipaikoille (site). Päivityksen tapahtuessa vain yhteen paikkaan työmäärä vähenisi ja ristiriitaisten tietojen mahdollisuus poistuisi kokonaan. Aton-järjestelmän ja QAD-ympäristöjen välillä on linkki, jossa kulkee monia tuotetietoja ja tähän linkkiin pitäisi lisätä tullitietojen (tullinimike ja alkuperämaa) päivitys. Näin ollen tullitietoja ei enää tarvitsisi päivittää QAD-ympäristöihin. MFG/Pro-järjestelmään ei linkkiä Aton-järjestelmästä ole, joten näihin toimipaikkoihin tullitiedot pitäisi edelleen lisätä manuaalisesti. Kuten aiemmin on mainittu, tämä haaste poistuu lähitulevaisuudessa, kun MFG/Pro-toimipaikatkin päivitetään QAD-ympäristöiksi.

Kun PDM-järjestelmästä ERP-järjestelmään kulkevaan linkkiin on lisätty jo siellä olevien tuotetietojen lisäksi tullitiedot, tullitietojen päivittäminen PDM-järjestelmän kautta ERP-järjestelmään tapahtuisi prosessina seuraavasti:

1. Tullitiedot syötetään Atoniin.
2. Tieto hyväksytään siirrettäväksi ERP-järjestelmään.
3. Tieto kulkee linkissä Aton-järjestelmästä QAD-ympäristöön.
4. Tieto jakautuu QAD-ympäristössä kaikille juridisille liiketoimintayksiköille ja toimipaikoille.

Seuraava kuvio havainnollistaa edellä mainitun kehitysehdotuksen.



Kuvio 8. Kehitysehdotus tullinimikkeiden ja alkuperätietojen päivitykseen.

Tullinimikkeet ja alkuperätiedot tulisi lisätä PDM-järjestelmään jo siinä vaiheessa, kun tuote avataan, jolloin tieto olisi valmiina ERP-järjestelmässä, kun tuotetta aletaan myydä. Näin ollen on tärkeää, että tähän valitaan vastuhenkilö, joka pitäisi huolen alkuperätietojen ylläpitämisestä ja tullinimikkeen lisäämisestä tuotteelle heti avausvaiheessa. Tämä henkilö on yrityksessä se, johon otetaan yhteyttä, kun alkuperämaa muuttuu, jotta hän voi päivittää tiedon järjestelmään. Tässä kohdassa kuvaan

astuu paljon puhuttu asia, jossa on aina parantamisen varaa; tiedonkulku. Ostosaston on oltava tarkkana, jotta tieto muutoksista ja uusista ostonimikkeistä todella toimitetaan vastuuhenkilölle.

Vastuuhenkilön tehtävänä olisi myös päivitettävä tullinimikkeet CN-koodistoon vuosittain tehtävien muutosten mukaan, jotta oikea ”tullinimikekanta” säilyy toiminnanohjausjärjestelmässä.

5.2 Netto- ja bruttopainot

Nettopainot tulisi lisätä PDM-järjestelmään aina uuden tuotteen avauksen yhteydessä, kuten useimmiten toimitaankin. Olisi järkevää, jos tuotetta ei saisi edes avattua ilman painoa, koska tilausta lähetettäessä painoa aletaan viimeistään kaivata ja siinä vaiheessa painon selvittäminen teettää aina lisätyötä ja vie aikaa. Lisäksi tuotteiden bruttopainot tulisi lisätä niihin tietoihin, jotka syötetään PDM-järjestelmään ennen tuotteen avausta, jotta myös ne saataisiin ERP-järjestelmän kautta lopulta tulostumaan myös laskulle; tämä vähentäisi manuaalisen työn määrää.

Koska bruttopainoa on haasteellista määrittää, olisi järkevää harkita sen lisäämistä tuotenimikkeille prosenttiosuutena. Netto- ja bruttopainon välinen ero saa olla korkeintaan yhdeksän prosenttia, joten bruttopaino saataisiin käyttämällä nettopainon kertoimena lukua 1,09.

5.3 Tietopankki ERP-järjestelmään

Venäjän tulli vaatii useita tietoja, kuten listauksen tuotteiden valmistajatiedoista. Koska Venäjälle viettäessä tietoja tarvitaan runsas määrä, paras vaihtoehto olisi lisätä ERP-järjestelmään selain, niin kutsuttu tietopankki, jossa kaikki Venäjän viennissä tarvittavat tiedot olisivat saatavilla. Tästä selaimesta tulisi löytyä tuotenimike, tuotteen kuvaus, hinta, netto- ja bruttopaino, valmistajatiedot, tullinimike sekä alkuperämaa. Koska yrityksen ERP-järjestelmässä on ominaisuus, jonka avulla tiedot voidaan siirtää yhtä painiketta painamalla Excel-taulukkoon, ne voidaan sitä kautta lähettää myös vaivattomasti asiakkaalle sähköpostilla.

5.4 Sähköinen tullilmoittaminen

Oras Oy:n kannattaisi harkita siirtymistä sähköiseen tullaukseen. Tällä hetkellä huolitsija hoitaa vienti-ilmoitusten tekemisen, mutta suhteellisen pienellä vaivalla se voitaisiin tehdä yrityksessä itse. Näin ollen ylimääräiset kustannukset ja turhat välikädet poistuisivat vientiprosessista.

6 YHTEENVETO

Vaikka moni tekijä rohkaisee kansainväliseen kauppaan, kaupan esteitä ei voi jättää huomiotta. Eri maissa ja kulttuureissa lait ja käytännöt ovat erilaisia, mutta ottamalla kauppakumppanin erilaisuus huomioon ja hyväksymällä se, kaupan harjoittaminen onnistuu.

Venäjän vienti on useiden asiakirjojen, tullikäytäntöjen ja viranomaisten ennakoimattoman käyttäytymisen takia monesti hieman hankalaa, ainakin vientiä aloitettaessa. Kun kokemus karttuu ja kaikki tarvittavat tiedot on listattu tulevia vientitapahtumia varten, Venäjän viennin haasteetkin tuntuvat pienemmiltä.

Oras Oy:ssä haasteita aiheuttavat asiat ovat loppujen lopuksi pieniä, mutta seuraukset, joita nämä pienet puutteet aiheuttavat, ovat yllättävänkin suuret. Kun nämä asiat saadaan kuntoon, venäläisten maahantuojiemme on helpompi toimia ja yritys voi edelleen jatkaa kasvuaan Venäjän markkinoilla.

LÄHTEET

- Agasieva, S. Venäjälle vietävien tuotteiden ja palveluiden sertifiointi. Viitattu 24.4.2012. <http://www.mws.fi/freezone10/sertifiointi.doc>
- Alho, A. 2012. Vienti Suomesta ja tuonti Venäjälle. Luento sertifiointi ja tullaus Venäjän-kaupassa Suomalais-Venäläisen kauppakamarin koulutuksessa 16.2.2012.
- Alho, A. 2007. Tullauksesta. Teoksessa M. Tiri (toim.) Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: J-Paino Oy.
- Alho, A. Tullaus ja sertifiointi Venäjän-kaupassa. 16.2.2012 klo 9.00-16.00. Vastanottaja: miia.laanti@oras.com. Lähetetty 12.3.2012 klo 10.38. Viitattu 16.3.2012.
- Alho, A., Kairo, I., Kekki, P. & Portaankorva, M. 2010. Tullaus- ja sertifiointiopas. Helsinki: SVKK ry.
- Duke Universityn www-sivut. Viitattu 28.4.2012. <http://www.law.duke.edu/>
- Etelä-Savon kauppakamarin www-sivut. Viitattu 29.4.2012. <http://www.eskauppakamari.fi/>
- Finpro. 2010. Laivauskäsikirja 2010. Helsinki: Hakapaino Oy.
- Grafers, H. W. & Schlich, A.W. 2006. Strategic export management. Helsinki: WSOY Oppimateriaalit Oy.
- Griffin R.W & Pustay M.W. 2005. International business, a managerial perspective. Fourth edition. New Jersey: Pearson Education Inc.
- Hill, Charles W.L. 2007. International business: competing in the global marketplace. Sixth edition. New York: McGraw-Hill Companies.
- Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Vantaa: Suomen Spedservice Oy.
- IRU:n www-sivut. Viitattu 24.4.2012. <http://www.iru.org/>
- Kaikkonen, S. 2010. Vienti ja logistiikka venäläisen liikeyhteistyön näkökulmasta. 17.5.2010. Viitattu 24.4.2012. <http://www.rusgate.fi/>
- Kosonen, R., Karhunen, P., Parviainen, S. & JärviKuona, P. 2011. CEMAT Venäjän talousnäkymät 2/2011. Viitattu 10.3.2012. <http://cemat.aalto.fi/fi/>
- Lainela, S. 2010. Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tulliliitto. Focus/Opinion, Asiantuntijan näkemys. 13.7.2010. Viitattu 24.4.2012. <http://www.suomenpankki.fi/>
- Lindqvist, V. 2012. Sertifiointi Venäjän-kaupassa. Luento sertifiointi ja tullaus Venäjän-kaupassa Suomalais-Venäläisen kauppakamarin koulutuksessa 16.2.2012.

Nieminen, M. 2012. Myynnin tuki, Oras Oy. Rauma. Henkilökohtainen tiedonanto. 27.4.2012.

Opettajan verkkopalvelun www-sivut. Viitattu 14.5.2012. <http://www.edu.fi/>

Oras Oy:n www-sivut. Viitattu 12.5.2012. <http://www.oras.com/fi>

Pajalin, A. 2007. Yritystoiminnan aloitus. Teoksessa M. Tiri (toim.) Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: J-Paino Oy.

Selin, E. 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Juva: WS Bookwell Oy.

Suomalais-venäläisen kauppakamarin www-sivut. Viitattu 21.2.2012. <http://www.svkk.fi/>

Suomen ulkoasiainministeriön www-sivut; Suomen suurlähetystö, Moskova & Suomen pääkonsulaatti, Pietari. Viitattu 16.3.2012. <http://www.finland.org.ru/>

Suomen Yrittäjien www-sivut. Viitattu 28.4.2012. <http://www.yrittajat.fi/>

Taloustutkimus Oy:n www-sivut. Viitattu 10.3.2012. <http://www.taloustutkimus.fi>

Tiri, M. 2007. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Teoksessa M. Tiri (toim.) Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: J-Paino Oy.

Tullin www-sivut. Viitattu 21.2.2012. <http://www.tulli.fi/fi/>

Waters D. 2009. Supply chain management, an introduction to logistics. Second edition. Hampshire: Palgrave Macmillan.

WTO:n www-sivut. Viitattu 24.4.2012. <http://www.wto.org/>